

Per una storia della marina granducale toscana in età moderna (secoli XVI-XVIII)

FRANCESCO MINECCIA

Lo Stato toscano non riuscì mai a divenire una potenza marittima al pari di quelle genovese o veneziana. Nonostante l'interesse e l'impegno profusi dai primi Medici per l'avvio di una ambiziosa politica marinara (l'acquisto del castello di Livorno nel 1421 va visto in tal senso¹) l'obiettivo, alla lunga, si rivelò irrealizzabile: gli enormi costi finanziari richiesti per la costituzione di una marina nazionale, lo scarso entusiasmo dei mercanti fiorentini a sostenerli e, soprattutto, la debole posizione del nuovo Stato rispetto alla condizione di delicato equilibrio politico e militare in cui il Mediterraneo era mantenuto dalle superpotenze di allora, Spagna, Francia, Impero turco, consigliarono i successori di Cosimo I a ripiegare verso obiettivi meno ambiziosi e più facilmente raggiungibili, come il potenziamento del porto labronico e della fortezza di Portoferraio. Ciò nondimeno sotto l'impulso del primo Granduca, negli anni immediatamente successivi alla fine delle guerre d'Italia, vi fu un certo sviluppo della flotta toscana, soprattutto da guerra. L'arsenale di Pisa e i due nuovi di Livorno e Portoferraio servirono egregiamente agli scopi militari di Cosimo I: il nuovo regime mediceo pensava ad una flotta da guerra di Stato, «composta di galee da combattimento, per utilizzarla nelle lotte mediterranee e per assicurare al principato il controllo militare e politico dell'area tirrenica»².

Il Granduca riuscì così ad armare e mantenere una squadra navale che, al suo apogeo dopo la battaglia di Lepanto nel 1571³, poteva mettere in linea 12

¹ Porto Pisano e Livorno erano stati acquistati dai genovesi per 100.000 fiorini: F. ANGIOLINI, *I cavalieri e il principe. L'Ordine di Santo Stefano e la Società toscana in Età moderna*, Firenze, Edifir, 1996, p. 3.

² F. ANGIOLINI, *L'arsenale di Pisa fra politica ed economia: continuità e mutamenti (secoli XV-XVI)*, in E. CONCINA (a cura di), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1987, p. 77; ID., *Spagna, Toscana e politica navale*, in *Istituzioni potere e società. Le relazioni tra Spagna e Toscana per una storia mediterranea dell'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano*, a cura di M. AGLIETTI, Pisa, Edizioni ETS, 2007, p. 58.

³ Alla battaglia aveva partecipato una forte squadra toscana formata da 12 grandi galere: A. BARBERO, *Lepanto. La battaglia dei tre imperi*, Roma-Bari, Laterza, 2010, pp. 384-385; R.

galere sottili, 2 galeazze, 2 galeoni d'alto bordo, 6 piccole fregate, 2 brigantini e "molte" navi da trasporto, con 200 pezzi d'artiglieria, 900 marinai, 100 cavalieri (dell'Ordine di S. Stefano) e 2.500 rematori. I tre arsenali nella seconda metà del Cinquecento furono in grado di mettere in mare poco meno di trenta galere, senza contare il naviglio minore⁴. Già negli ultimi due decenni del secolo, tuttavia, l'«armata stefaniana» (dal 1562 la flotta toscana era affidata all'Ordine militare di S. Stefano) appariva piuttosto ridimensionata: nel 1580, disponeva ancora di 6 galere e 2 galeazze, per il cui mantenimento, comunque, l'erario doveva sborsare annualmente la ragguardevole cifra di 200.000 scudi⁵. Costi troppo elevati per il piccolo Stato toscano, che alla lunga diverranno insostenibili. Nondimeno, all'inizio del Seicento, Ferdinando I aveva tentato di avviare una politica navale più dinamica e di maggior ampiezza del suo predecessore (Francesco I): nel 1604 la marina toscana poteva contare su sette galere ben armate ed equipaggiate ed altro naviglio minore; e l'attività delle squadre comandate dal cavaliere stefaniano Iacopo Inghirami, che disponeva anche di imbarcazioni come galeoncini e bertoni – navi a vela dalle alte fiancate molto simili ai galeoni – operarono su aree sempre più ampie (soprattutto nel Levante) e si fecero sempre più frequenti⁶.

Dopo questa breve parentesi, però, il processo di graduale disimpegno marittimo sarebbe ripreso durante il regno di Cosimo II (1609-1621) e di Ferdinando II (1621-1670) finché, nel 1647, tre delle sei galere dell'Ordine furono vendute alla Francia e quelle in servizio ridotte a due, sempre per diminuire le spese di manutenzione. A questa parziale smobilitazione della forza navale toscana aveva inutilmente cercato di opporsi la Spagna, in piena crisi economica

CROWLEY, *Imperi del mare. Dall'assedio di Malta alla battaglia di Lepanto*, Milano, Bruno Mondadori, 2009, in particolare le pp. 259-281. L'ordine di battaglia delle due flotte è descritto in P.G. PISANI, *The battle of Lepanto 7 october 1571. An unpublished Hospitaller account*, Prato, Baroni e Gori, 2015.

⁴ F. ANGIOLINI, *L'Ordine di Santo Stefano, i toscani e il mare*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, Atti del Convegno (Pisa, 11-12 maggio 2001), Pisa, Edizioni ETS, 2001, p. 43; C. MANFRONI, *La marina da guerra di Cosimo I e dei suoi primi successori*, in «Rivista marittima», a. XXVIII, 1895.

⁵ C.M. CIPOLLA, *Il burocrate e il marinaio. La "Sanità" toscana e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo*, Bologna, Il Mulino, 1992, p. 110; N. CAPPONI, *Strategia marittima, logistica e guerra navale sotto Ferdinando II de' Medici (1621-1670)*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, cit., pp. 137, 144; sui costi di allestimento delle navi da guerra: *ivi*, pp. 138 sgg. Cfr. inoltre L. RIBOT GARCÍA, *Toscana y la política española en la Edad Moderna*, in *Istituzioni potere e società. Le relazioni tra Spagna e Toscana per una storia mediterranea dell'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano*, cit., p. 28 e F. ANGIOLINI, *Spagna, Toscana e politica navale*, cit., p. 48.

⁶ *Ivi*, pp. 58-59. Secondo David Abulafia, i Cavalieri di Santo Stefano nel Seicento erano dei «filibustieri agevolati dalle favorevolissime concessioni dei granduchi di Toscana» (D. ABULAFIA, *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*, Milano, Mondadori, 2013 [2010], p. 440. Sull'attività delle squadre stefaniane nel Seicento rimando a F. FONTANA, *I pregi della Toscana nelle imprese più segnalate de' Cavalieri di Santo Stefano*, Firenze, Miccioni e Nestenus, 1701; R. BERNARDINI, *Le relazioni a stampa delle imprese della Marina stefaniana*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, cit.

e militare, che la considerava indispensabile per far fronte agli ottomani⁷. Nel 1670 la flotta di S. Stefano risultava ormai composta da tre sole galere che sarebbero rimaste in servizio fino all'avvento della nuova dinastia lorenese, nel 1737. A quella data «le poche, vecchie, e logore galere dell'Ordine ormai oggetti da museo, furono disarmate e demolite», e al loro posto fu allestita una squadra di «vascelli tondi»: una nuova marina da guerra toscana molto eterogenea, «più austriaca che toscana, e niente affatto 'Stefaniana'»⁸.

Se una marina militare ebbe un certo sviluppo, almeno nella seconda metà del Cinquecento e nei primi decenni del Seicento, altrettanto non si può dire per la flotta commerciale. Disponiamo, è vero, di pochi dati quantitativi al riguardo; sappiamo però che la Toscana in quei secoli si servì per i suoi traffici prevalentemente di navi mercantili di altre nazioni, soprattutto inglesi. Come è noto, a partire dal 1570, gli inglesi effettuarono una vera e propria «invasione commerciale e marittima» del Mediterraneo, sia quello cristiano che quello mussulmano: «sostituendosi sempre più alle marinerie locali – ha scritto Carlo Maria Cipolla –, gli inglesi trassero crescenti profitti anche dalle attività di trasporto di merci per conto terzi e di passeggeri da un porto all'altro all'interno stesso del Mediterraneo»⁹. A conferma dell'intenzione inglese di inserirsi in modo permanente in quell'area sta la decisione dell'ammiragliato, nella primavera del 1665, di distaccare nel Mediterraneo 8 galeoni, 4 fregate e 5 «avvisi» a protezione dei propri traffici¹⁰. Così Livorno, che nei progetti dei primi granduchi avrebbe dovuto essere il fulcro della futura potenza marittima toscana, si trasformò praticamente in una base inglese, e tale sarebbe rimasta per i due secoli successivi.

Il problema dello sviluppo della marina tornò in primo piano con il primo granduca lorenese, Francesco Stefano. A quell'epoca (1737) la flotta toscana

⁷ C. MANGIO, *Alcune considerazioni sulla politica mediterranea di Cosimo II e di Ferdinando II*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, cit., p. 121 e N. CAPPONI, *Strategia marittima, logistica e guerra navale sotto Ferdinando II de' Medici (1621-1670)*, cit., p. 135. Sulle condizioni della Spagna alla fine della guerra dei Trent'anni si veda soprattutto J.H. ELLIOTT, *Il miraggio dell'Impero. Olivares e la Spagna: dall'apogeo alla decadenza*, Roma, Salerno Editrice, 1991.

⁸ G. GUARNIERI, *I cavalieri di Santo Stefano nella storia della marina italiana (1562-1859)*, Pisa, Nistri-Lischi, 1960, p. 284; si vedano anche C. CIANO, *Santo Stefano per mare e per terra. La guerra mediterranea e l'ordine dei Cavalieri di Santo Stefano dal 1563 al 1716*, Pisa, ETS Editrice, 1985, p. 135; ID., *L'Ordine di Santo Stefano e la ristrutturazione delle forze navali toscane nell'età lorenese*, in *L'Ordine di Santo Stefano nella Toscana dei Lorena*, Atti del convegno di studi, Pisa 19-20-maggio 1989, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, 1992, pp. 88-94; A. CONTINI, *Note sulla politica mediterranea della Reggenza lorenese e l'Ordine di Santo Stefano*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, cit., pp. 249-267 e M. AGLIETTI, *La riforma della Marina stefaniana (1750). L'atto di morte delle galere dell'Ordine*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, cit., pp. 271-296.

⁹ C.M. CIPOLLA, *op. cit.*, p. 14. Si veda anche D. ABULAFIA, *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*, cit., pp. 436-441.

¹⁰ C.M. CIPOLLA, *op. cit.*, p. 11; G. PAGANO DE DIVITIIS, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*, Venezia 1990, pp. 19, 61, 207; EAD. (a cura di), *Il commercio inglese nel Mediterraneo dal Cinquecento al Settecento*, Napoli, Guida Editori, 1984.

era ormai ridotta a ben poca cosa: quella mercantile in particolare, che secondo Jean-Pierre Filippini aveva ancora qualche consistenza nei decenni a cavallo tra Sei e Settecento, appariva allora praticamente inesistente¹¹. Le cure del nuovo sovrano tendenti a rafforzare la marina si concretizzarono in particolare nel rinnovamento della flotta da guerra, come accennato poc'anzi, e soprattutto nell'emanazione dell'Editto di marina e di navigazione mercantile toscana del 10 ottobre 1748, con il quale gli affari della marina commerciale vennero separati da quelli della marina militare¹². Tale editto era stato redatto da Stefano Bertolini (funzionario granducale e autore di una relazione sul commercio di Livorno) prendendo a modello l'*Ordonnance du Roy de France du mois d'Aout 1681* e le *Leggi de' Conservatori di Mare* della Repubblica di Genova dell'anno 1712¹³.

Dopo i provvedimenti del sovrano la flotta mercantile conobbe un certo sviluppo, tanto che nel 1762 si contavano 155 navi battenti bandiera toscana per un totale di 17.432 tonnellate, e 1.881 tra ufficiali e marinai imbarcati. Una crescita, tuttavia, assai meno significativa di quanto possano far pensare queste cifre; in effetti i bastimenti di altura erano assai pochi: «ossia 38 navi e 56 pollacche per 13.262 tonnellate con 1.339 uomini di equipaggio. In sostanza, dunque, la marina toscana aveva avuto uno sviluppo meno che modesto»¹⁴. Per di più esso era destinato a rivelarsi anche effimero. Già due anni dopo le navi toscane erano

¹¹ J.P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, Napoli, ESI, 1998, vol. II, pp. 122-123. A ciò Filippini attribuisce, in gran parte, l'impossibilità per Livorno di reagire autonomamente ai contraccolpi delle guerre. Cfr. inoltre G. MORI, *Linee e momenti dello sviluppo della città, del Porto e dei traffici di Livorno*, in «La Regione», a. 3, n. 12, 1956, p. 39 (nota n. 144); C. CARRIÈRE, M. COURDURIÉ, *Les grandes heures de Livourne au XVIII siècle. L'exemple de la guerre de Sept ans*, in «Revue historique», n. 515, 1975, p. 74; G. GUARNIERI, *Livorno e la marina mercantile toscana sotto i lorenesi. Dal trattato di Vienna all'Unità d'Italia (1737-1860)*, Pisa, Tipografia «Editrice Giardini», 1969.

¹² «Editto di Marina e di navigazione toscana del di 10 ottobre MDCCXXXVIII», in Archivio di Stato Firenze (d'ora in poi ASF), Reggenza, f. 298, *Steph. Bertolini. Vota Juris Publici et de jurisdictione Territoriali*. L'Editto era composto dai sei Titoli seguenti: 1°) Delle diverse giurisdizioni sopra gli affari della Marina toscana; 2°) Del capitano, e padrone; 3°) De' proprietari, porzionevoli, deputati, e scrivano; 4°) Degli Uffiziali tanto maggiori, che minori, e della gente d'equipaggio; 6°) Della partenza, viaggio, e ritorno de' bastimenti.

¹³ ASF, Reggenza, f. 298, Carteggio del marzo-aprile 1748 tra il sig. D'Hiarce (consigliere del Consiglio di Commercio e capitano del porto di Livorno) e Stefano Bertolini. La sua relazione su Livorno (ASF, Reggenza, f. 306, *Meditationes et relationes*; d'ora in poi: *Meditationes et relationes*) è integralmente pubblicata in F. MINECCIA, *Economia e società a Livorno durante la guerra dei Sette anni attraverso alcune annotazioni inedite di Stefano Bertolini*, in «Ricerche Storiche», anno XIII, n. 1, 1983, pp. 205-232. Sulla sua figura di funzionario e di intellettuale rimando a: M. MIRRI, *Profilo di Stefano Bertolini. Un ideale montesquieuiano a confronto col programma di riforme leopoldino*, in «Bollettino storico pisano», XXXIII-XXXV, 1964-66; e G. GIORGETTI, *Stefano Bertolini: l'attività e la cultura di un funzionario toscano del sec. XVIII (1711-1782)*, in «Archivio storico italiano», a. CIX, 1951, poi in Id., *Capitalismo e agricoltura in Italia*, Roma, Editori Riuniti, 1977.

¹⁴ C. CIANO, *Il problema della marina toscana al tempo degli ultimi Lorena*, in *Livorno 1834. Il nuovo porto franco. Una nuova città*, Livorno, 1984, pp. 19-20.

scese a 114 per un complesso di 11.500 tonnellate e nel 1787, secondo una statistica francese relativa alle sole navi d'altura («Relevé des états envoyés par les Consuls et Vice Consuls des batiments de Commerce appartenans aux sujets des Pays dans l'étendue de leurs Départements»), non se ne contavano più che 18 per 2.916 tonnellate. A quella data dunque la flotta mercantile del Granducato rappresentava ormai meno dell'1% del tonnellaggio complessivo delle marine degli Stati italiani (3.360 navi per un totale di 311.964 tonnellate)¹⁵.

Non erano mancati, di tempo in tempo, progetti più o meno stravaganti per inserire il Granducato nel novero delle potenze commerciali e coloniali, o almeno per attivare linee autonome di traffico con il nuovo mondo: un esperimento in tal senso può essere interpretato il viaggio, tra il 1608 e il 1609, di una piccola formazione (un galeone e una tartana) nel Sud America al comando del capitano Robert Thornton, inviato «a scoprire Indie nuove» dal granduca Ferdinando I, su ispirazione di quell'interessante personaggio che fu Roberto Dudley, (esule inglese al servizio dei Medici) che aveva avuto esperienza diretta di quelle terre visitate nel 1596¹⁶. Con il cambio di dinastia (dai Medici agli Asburgo-Lorena nel 1737) furono riproposti progetti miranti a incrementare il commercio toscano con il Levante. Durante il regno di Francesco Stefano (1737-1765) il governatore di Livorno Carlo Ginori, in accordo con il presidente del consiglio di Reggenza, Emmanuel de Nay conte di Richécourt (1749-1757), si era impegnato per avviare regolari rapporti commerciali tra Livorno e l'Oriente, promuovendo nel 1749 la «Compagnia Orientale di Livorno», società in accomandita presieduta da un personaggio di spicco della «nazione» armena di Livorno, Giovanni di Martino¹⁷. Progetti, tuttavia, che assai raramente andarono al di là di una semplice enunciazione, come risultarono, ad esempio, le proposte avanzate oltre due decenni più tardi dal ricco nego-

¹⁵ Le unità prese in considerazione dal documento (conservato presso le Archives Nationales di Parigi, B7, *Marine*, 516) sono, anche se non esclusivamente, quelle «riservate alle grandi navigazioni» (R. ROMANO, *Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani nel venticinquennio di cattedra universitaria*, vol. V, Milano, Giuffrè, 1962, pp. 578, 582-591).

¹⁶ A. MAIN, *Ferdinando I di Toscana e la prima spedizione italiana al Bacino delle Amazzoni*, in *Liburni Civitas*, Livorno, Unione Poligrafica Livornese, 1906; P.F. KIRBY, *Robert Dudley e le navi granducali*, in *Atti del Convegno "Gli inglesi a Livorno e all'isola d'Elba (secc. XVII-XIX)"*, Livorno, Bastogi, 1980, pp. 35-40; V. ARRIGHI, *Dudley Robert*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 41, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1992.

¹⁷ Su questo, come su altri progetti degli anni Quaranta-Cinquanta, rimando a A. ALIMENTO, *Tra "gelosie" personali e "gelosie" tra gli stati: i progetti del governatore Carlo Ginori e la circolazione della cultura economica e politica a Livorno (1747-1757)*, in «Nuovi Studi Livornesi», XVI, 2009, pp. 71-76. EAD., *Tra Bristol ed Amsterdam: discussioni livornesi su commercio, marina ed impero negli anni Cinquanta del Settecento*, in D. BALANI, D. CARPANETTO, M. ROGGERO (a cura di), *Dall'origine dei Lumi alla Rivoluzione. Scritti in onore di Luciano Guerci e Giuseppe Ricuperati*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2009, pp. 25-46. Si veda inoltre C. MANGIO, *Richécourt e il miraggio dell'Oriente*, in E. SALVATORI (a cura di), *Il Mediterraneo delle città. Scambi, confronti, culture, rappresentazioni*, Roma, Viella, 2008, pp. 363-376.

ziente tedesco Otto Franck per potenziare il commercio di Livorno; in particolare quelle del 1774 riguardanti la creazione di una compagnia per commerciare con le “Indie” e quelle del 1779 per l’avvio di traffici regolari con la Cina¹⁸. Al riguardo il granduca Pietro Leopoldo (successore di Francesco Stefano) si era mostrato assai scettico, considerando del tutto illusorio «il credere di poter fare un commercio diretto o con l’Indie o con la China, come è stato altre volte proposto, o di dar retta a dei progetti di stabilimenti di banco, di cassa di sconto per le cambiali, società di commercio o simili spedizioni dirette di bastimenti toscani. Le spedizioni fatte da poco tempo in qua alle Indie ed alla China – aggiungeva – erano semplici maschere di bastimenti francesi o inglesi, i quali non potendo mediante le privative delle loro compagnie fare un tal commercio, si servivano di bastimenti con bandiera toscana»¹⁹. Salvo poi mostrarsi molto interessato al progetto di una società tra il Franck e «un certo Ridt», inglese ex incaricato della Compagnia delle Indie, per fare in proprio «questi negozi direttamente alla China con paviglione toscano». Questo progetto, commentava, sarebbe stato di grande vantaggio per il porto labronico «tanto più che l’inglese Ridt assolutamente dichiara di volersi stabilire a Livorno, essendo uomo molto ricco, e non ha voluto lasciarsi persuadere ad andare a Trieste benché vi abbia delle lettere per lì e per Vienna. Quest’affare, che può diventare interessantissimo per la piazza di Livorno, va con tutta la premura sollecitato»²⁰.

Anche questi progetti risultarono ad ogni modo ininfluenti, né poteva essere diversamente, nel processo di decadenza della marina toscana che, nella seconda metà del Settecento, sembrava sempre più inarrestabile. Sui motivi di tale crisi c’era nella classe dirigente granducale un sostanziale accordo. Il Bertolini, ad esempio, riteneva che la causa di questa decadenza fosse da ricercare principalmente nel fatto che, essendo la pesca (inclusa quella del corallo), in mano degli stranieri, i toscani non avessero interesse alcuno a sviluppare una propria flotta peschereccia²¹. Il che era vero per la pesca come per tutti gli altri rami dell’industria e del commercio. Le “nazioni” livornesi, infatti, continuavano a servirsi per i propri traffici delle più importanti marine mercantili dell’epoca: navi inglesi soprattutto e poi olandesi e francesi, tedesche e scandinave, russe, greche, imperiali e così via. Gli ebrei, dal canto loro, utilizzavano i bastimenti che praticavano le migliori condizioni, servendosi, a partire dal 1750, per i loro commerci con il Levante, soprattutto di navi imperiali dato che tutti i bastimenti francesi erano passati in blocco al servizio di Marsiglia. In alcuni casi, non rari, essi allestirono vere e proprie flotte per

¹⁸ PIETRO LEOPOLDO D’ASBURGO LORENA, *Relazioni sul governo della Toscana*, vol. III, cit. p. 245; e pp. 407-409.

¹⁹ *Ivi*, p. 61.

²⁰ *Ivi*, p. 409.

²¹ *Meditationes et relationes*, cap. I, *Del commercio di Livorno* e cap. II, *Della marina di Livorno*.

loro conto²². Un caso di flotta commerciale privata di ebrei fu quello della Ditta Huighens-Borghini la quale arrivò a possedere, tra il 1759 e il 1762, una flottiglia di 6 bastimenti, 5 dei quali comprati ad Algeri, per un totale di 1.196 tonnellate: il “Re Salomone” di 300 tonnellate, il “Re David” di 200, il “Postiglione di Venezia” di 201 e tre “pollacche” (“La Fortuna”, “La Toscana” e “Il Veloce”, rispettivamente di 186, 159 e 150 tonnellate)²³. Un altro esempio è quello del mercante Salomon Coen Bacri il quale disponeva nel 1808 di 4 vascelli per complessive 894 tonnellate, divenuti poi 8 l’anno seguente²⁴. Per converso si accentuava il disinteresse dei commercianti toscani nei confronti dello sviluppo di una flotta mercantile nazionale – lo notava ancora una volta Stefano Bertolini citando il caso dell’armatore Damiani che, «un tempo assai florido», aveva ora «ristretto assai il traffico», impiegando una parte dei propri capitali in investimenti fondiari, così delle 40 «bandiere col nome di Damiani» prima in mare ora, aggiungeva, «non se ne conta più alcuna»²⁵. Anche l’impossibilità di far fronte alle continue scorrerie dei corsari, e dunque la scarsa sicurezza che offriva la bandiera toscana, era ritenuta una causa non secondaria della decadenza navale toscana: «attesi i continui corsari» i mercanti livornesi erano costretti «a valersi di bandiera estera», la quale oltre la garanzia di una maggiore protezione spesso aveva anche il non trascurabile vantaggio «del minor premio, o sia sicurtà», cioè di un minor costo delle polizze assicurative²⁶.

La vita delle navi mercantili nelle acque del Mediterraneo in quegli anni non era certo delle più facili, minacciate di continuo dai corsari inglesi, francesi e perfino svedesi e prussiani, senza contare i pirati barbareschi sempre in agguato²⁷. Come ha sottolineato Rossella Cancila, la corsa nel Mediterraneo aveva caratteristiche «che la rendevano assai simile alla pirateria», un’attività di rapina «normalizzata», nella quale «interessi pubblici e privati coesistevano nella logica del profitto»²⁸. Tali attività permettevano l’accumulazione di nuove ricchezze, molte delle quali, secondo Gonçal Lopez Nadal, «serán invertidas en fines verdaderamente rentables»; come aveva già sottolineato Werner Sombart che a inizio Novecento «atribuía al mundo de los corsarios uno de los origen

²² J.-P. FILIPPINI, *op. cit.*, vol. II, pp. 338-339.

²³ Devo queste informazioni alla cortesia dell’amico Jean-Pierre Filippini.

²⁴ J.-P. FILIPPINI, *op. cit.*, vol. III, pp. 195-197.

²⁵ *Meditationes et relationes*, cap. I, cit.

²⁶ *Meditationes et relationes*, cap. II, cit. Su questi temi si veda soprattutto A. ADDOBATI, *Commercio Rischio Guerra. Il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno (1694-1795)*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2007.

²⁷ J.-P. FILIPPINI, *op. cit.*, vol. II, pp. 225-244. L. LO BASSO, *In traccia de’ legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo nel Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon Edizioni, 2002. Sulla aggressività dei corsari, soprattutto inglesi, nel «Grande Mare» già nel XVI secolo anche D. ABULAFIA, *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*, cit., pp. 436-441.

²⁸ R. CANCELILA, *Introduzione. Il Mediterraneo assediato*, in EAD. (a cura di), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, 2 voll., Quaderni - Mediterranea. Ricerche storiche, Palermo, 2007, vol. I, pp. 21-22.

del capital mercantil»²⁹. Oltretutto le scorrerie dei corsari erano quasi sempre impunte: gli inglesi in particolare erano talmente sicuri della loro potenza da portare a vendere nello stesso porto di Livorno anche le loro prede toscane, come avvenne, ad esempio, nel 1757, proprio ad un vascello di proprietà del Damiani, senza che le autorità toscane ardissero intervenire in alcun modo³⁰.

Anche i barbareschi, nonostante i trattati di pace stipulati dalla Toscana con la Sublime Porta (Impero turco) e le Reggenze di Barberia (rispettivamente nel 1747 e nel 1750), non cessavano per questo le loro scorrerie mettendo in difficoltà anche il piccolo cabotaggio lungo le coste tirreniche, come rilevava il Bertolini: «meno si può ottenere l'oggetto di far viaggi lontani, perché ora i Barbareschi si sono resi così potenti, che danno soggezione alle nazioni più forti in mare de' Toscani. Di più, non hanno mai tutti in un tempo pace con la Toscana. I Salettini sono sempre nemici, e le potenze che sono in pace, hanno con inganno la patente propria, e quella della potenza nemica»³¹. Pietro Leopoldo, nell'aprile del 1775, scriveva di aver ordinato a due fregate (l' "Etruria" e la "Rondinella") che prendessero il mare per effettuare «dei piccoli corsi lungo la nostra spiaggia e verso la Corsica e la Sardegna per levarci d'intorno i Barbareschi»³².

In queste condizioni uno sviluppo della marina toscana aveva ben poche possibilità di realizzarsi, tanto più se si considera lo scarso interesse con cui continuavano a guardare al problema gli stessi toscani: «la creazione di una marina commerciale toscana, guardata con sospetto dagli "esteri" in quanto andava ad intaccare gli interessi delle nazioni che rappresentavano, non suscitava neppure l'entusiasmo dei nazionali in quanto il dirottamento su altre piazze del grande commercio internazionale avrebbe avuto ricadute negative sul commercio di cabotaggio, in cui molti italiani erano interessati, oltre che nel settore finanziario e delle assicurazioni, da cui molti mediatori toscani traevano profitti considerevoli»³³. Inoltre lo sviluppo di una flotta mercantile era strettamente connesso a quello non meno importante della ricostituzione di una marina da guerra, composta in quegli anni da 9 vascelli, di cui però soltanto 4 erano in condizioni di prendere il mare: «la marina utile da guerra si riduce a sole quat-

²⁹ G. LOPEZ NADAL, *La riqueza del caos y el caos de la riqueza. El Mediterraneo en los tiempos de los Caballeros de San Esteban*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, cit., p. 17.

³⁰ J.-P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, cit., vol. II, p. 223. L. LO BASO, *Livorno, gli inglesi e la guerra corsara nel Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVIII secolo*, in «Nuovi Studi Livornesi», XV (2008), pp. 153-170.

³¹ *Meditationes et relationes*, cap. II, cit.; per i rapporti con l'impero turco si veda inoltre G.F. PIERALLINI, *Osservazioni sulla pace con gli Ottomani e sulla marina e il commercio di Livorno, 1764*, in Biblioteca Nazionale Centrale Firenze, *Manoscritti Gino Capponi*, CLVI. Su questi trattati anche: G. MORI, *Linee e momenti dello sviluppo della città, del Porto e dei traffici di Livorno*, cit., p. 16; L. RIBOT GARCÍA, *op. cit.*, p. 31 e A. ALIMENTO, *op. cit.*, p. 68.

³² PIETRO LEOPOLDO D'ASBURGO LORENA, *Relazioni sul governo della Toscana*, vol. III, cit., p. 301.

³³ A. ALIMENTO, *op. cit.*, p. 69.

tro fregate, e quando anche fossero sette, non basterebbero per i viaggi lontani di commercio, poiché ce ne vogliono almeno tre per costeggiare e difendere i nostri mari; per convogliare legni mercantili occorrono più bastimenti da guerra, tanto per la partenza, che per il ritorno, per difenderli da' legni Barbereschi, che sono senza proporzione in maggior numero»³⁴. E lo stesso sovrano, Pietro Leopoldo, pochi anni più tardi dichiarava esplicitamente il proprio disinteresse ad un rafforzamento della marina militare: «una marina più grande di quel che bisogna per la difesa della costa e della pesca dai Barbareschi non è necessaria. A questo effetto ci vogliono bastimenti sottili, che vadano anche a remo, peschino poco, per accostarsi alle nostre coste e possino esser pronti a partire in poche ore e di questi armamenti devano esservi a Livorno, a Portoferraio e forse anche a Castiglione della Pescaia ed all'isola del Giglio»³⁵.

Insomma, riportare la Toscana nel novero delle potenze navali sarebbe stato possibile soltanto con una decisa volontà politica e al prezzo di un enorme sforzo tecnico e finanziario; ma senza la partecipazione e la collaborazione dei più diretti interessati, lo Stato da un lato e gli uomini d'affari e i mercanti livornesi e toscani dall'altro, la cosa era addirittura impensabile. Era opinione generale che il Granducato non fosse in grado di mantenere una marina militare efficiente, in primo luogo a causa dei costi proibitivi; basti pensare che per costruire una sola fregata occorrevano circa 50.000 scudi (cifra enorme per l'epoca), senza contare poi le forti spese di manutenzione degli scafi e soprattutto di mantenimento degli equipaggi: gli stipendi degli ufficiali e sottufficiali e il soldo dei marinai risultavano eccessivamente elevati, sia in assoluto che in relazione a quelli delle altre marine europee³⁶. Un altro forte limite era dato dalla cattiva qualità e dalla generale impreparazione del personale disponibile a tutti i livelli, tanto militare che mercantile e soprattutto dei capitani, sulla cui imperizia e disonestà si insisteva particolarmente: i comandanti toscani avevano sempre dato una cattiva prova di sé, sosteneva ad esempio Stefano Bertolini, perché erano «di bassa condizione» sempre pronti a tradire la fiducia del padrone e a vendere merci e nave alla prima favorevole occasione³⁷. Il non essere proprietari costituiva dunque, a suo parere, uno dei maggiori difetti dei comandanti toscani a differenza di quelli inglesi, i quali possedendo i vascelli «la maggior parte in proprietà», erano «persone d'onore, riverite ed accarezzate in modo [tale] dalla loro nazione, che si vedono talvolta in Livorno Milordi viaggiatori passeggiare con essi a braccetto»³⁸.

³⁴ *Meditationes et relationes*, cap. II, cit.

³⁵ PIETRO LEOPOLDO D'ASBURGO LORENA, *Relazioni sul governo della Toscana*, vol. III, cit., p. 67.

³⁶ *Meditationes et relationes*, cap. II, cit. Cfr. inoltre G. GUARNIERI, *Livorno e la marina mercantile toscana sotto i lorenesi (1737-1860)*, cit. e C. CIANO, *L'Ordine di Santo Stefano e la ristrutturazione delle forze navali toscane nell'età lorenese*, cit.

³⁷ *Meditationes et relationes*, cap. II, cit.

³⁸ *Ivi*, Sul rapporto tra mercanti e capitani inglesi cfr. C.M. CIPOLLA, *op. cit.*, pp. 101-103.

Una volta di più si indicava l'Inghilterra quale modello sociale, economico e culturale cui fare costante riferimento. Si affermava nel contempo il ruolo fondamentale del proprietario nella moderna società civile, postulando l'esigenza che si radicasse anche nella piccola patria toscana «il concetto della libertà legato alla proprietà e della proprietà come istituto di diritto di natura»³⁹; concetto diffuso ormai largamente non soltanto in Inghilterra ma anche in Francia e Olanda, paesi in cui si era sviluppata da tempo una sempre più forte e numerosa borghesia mercantile, agricola e manifatturiera principale portatrice di questi valori.

³⁹ G. GIORGETTI, *Stefano Bertolini: l'attività e la cultura di un funzionario toscano del sec. XVIII (1711-1782)*, cit., p. 61.